

VILLES ET RECOMPOSITIONS SPATIALES

Sophie Bouly de Lesdain et Anne Raulin

Les villes sont des réalités empiriques, dont la dimension concrète est fondamentale puisque c'est ainsi qu'elles se donnent à voir à travers certains styles architecturaux, certains modes de circulation, d'habitation, d'animation, et des populations plus ou moins hétérogènes. Mais les sciences de la ville qui se sont constituées au XX^e siècle ont cherché à intégrer le propos descriptif à des formulations théoriques tentant de rendre compte des agglomérations comme modèle, ou comme système, correspondant à un certain type d'espace.

Tout d'abord définie par opposition au rural – en tous les cas jusqu'au milieu du siècle dernier – par l'ensemble des auteurs, cette distinction s'est peu à peu révélée obsolète au fur et à mesure que les frontières réelles et virtuelles entre les espaces urbains et ruraux s'effaçaient. Cette mutation fondamentale est une des conditions les plus stimulantes de la pensée sur la ville aujourd'hui.

C'est donc sous cet angle théorique que l'on engagera la présentation des recherches dans ce domaine, avant de traiter des aspects plus concrets qui constituent la réalité perceptible des cités.

-----BIBLIOGRAPHIE DU CHAPITRE-----

Ouvrages et articles généraux

Ascher François (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.

Bassand Michel *et alii* (sous la dir. de) (2001), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Castells Manuel (1998), *La Société en réseau*, trad. fr., Paris, Fayard (1^{re} éd. américaine : 1996).

DEPAULE Jean-Charles et TOPALOV Christian (1996), "La ville des sciences sociales", *Enquêtes*, vol. 4, 2^e semestre, pp. 251-256.

GRAFMEYER Yves et JOSEPH Isaac (1979), *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Éd. du Champ urbain.

HALBWACHS Maurice (1972), *Classes sociales et morphologie*, Paris, Minuit (1^{re} éd. : 1934).

Hannerz Ulf (1983), *Explorer la ville*, trad. fr., Paris, Minuit (1^{re} éd. américaine : 1980).

LEDROUT Raymond (1973), *Les Images de la ville*, Paris, Anthropos.

LYNCH Kevin (1998), *L'Image de la Cité*, trad. fr., Paris, Dunod (1^{re} éd. américaine : 1960).

NOSCHIS Kaj (1984), *Signification affective du quartier*, Paris, Klincksieck.

Raulin Anne (2001), *Anthropologie urbaine*, Paris, Armand Colin.

REMY Jean et VOYÉ Liliane (1981), *Ville, ordre et violence*, Paris, PUF.

Sassen Saskian (1996), *La Ville globale. New York, Londres, Tokyo*, trad. fr., Paris, Descartes (1^{re} ed. américaine : 1991).

Stratifications sociales et centralités urbaines

AuGÉ Marc (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, Paris, Seuil.

BOULY DE LESDAIN Sophie (1999), *Femmes camerounaises en région parisienne. Trajectoires*

migratoires et réseaux d'approvisionnement, Paris, L'Harmattan.

CHALVON-DEMERSAY Sabine (1998), *Le Triangle du XIV^e. Des nouveaux habitants dans un vieux quartier de Paris*, Paris, Éd. de la MSH (1^{re} éd. : 1984).

CHOMBART DE LAUWE Paul-Henry (1965), *Paris. Essais de sociologie (1952-1964)*, Paris, Éd. ouvrières.

COING Henri (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éd. ouvrières.

FAURE Pascale (1998), *Un quartier de Montpellier : Plan Cabanes*, Paris, L'Harmattan.

Merlin Pierre (1991), *Les Villes nouvelles en France*, Paris, PUF.

Pinçon Michel et Pinçon-Charlot Monique (1992), *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*, Paris, Payot.

RAULIN Anne (sous la dir. de) (1999), *Quand Besançon se donne à lire*, Paris, L'Harmattan.

Raulin Anne (2000), *L'Ethnique est quotidien*, Paris, L'Harmattan.

SIMON Patrick (1995), "La société partagée. Relations interethniques et interclasses dans un quartier en rénovation. Belleville, Paris XX^e", *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 98, pp. 161-190.

TABOADA-LÉONETTI Isabelle et GUILLON Michèle (1987), *Les Immigrés des beaux quartiers. La communauté espagnole dans le XVI^e*, Paris, L'Harmattan.

Tarrius Alain (1992), *Les Fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan.

TOUBON Jean-Claude et MESSAMAH Khelifa (1990), *Centralité immigrée : le quartier de la Goutte d'Or*, Paris, L'Harmattan-CIEMI, 2 vol.

WILLMOTT Peter et YOUNG Michael (1983), *Le Village dans la ville*, trad. fr., Paris, Éd. du CCI (1^{re} éd. anglaise : 1957).

Banlieues et ethnicité

BEGAG Azouz et DELORME Christian (1994), *Quartiers sensibles*, Point Virgule.

BODY-GENDROT Sophie (2001), *Les Villes, la fin de la violence*, Paris, Presses de Sciences Po.

CHAMBOREDON Jean-Claude et LEMAIRE Madeleine (1970), "Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, vol. 11, n°1, janvier-mars, pp. 3-33.

DUBET François (1987), *La Galère : jeunes en survie*, Paris, Fayard.

Fourcaut Annie (sous la dir. de) (1988), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964)*, Paris, L'Harmattan.

GOUDAILLIER Jean-Pierre (2002), *Comment tu tchatches. Dictionnaire du français contemporain des cités*, Paris, Maisonneuve et Larose (1^{re} éd. : 1997).

GUENIFF-SOUILAMAS Nacira (2000), *Des "beurettes" aux descendantes d'immigrants nord-africains*, Paris, Grasset/Le Monde.

LEPOUTRE David (2001), *Cœur de banlieue. Codes, rites et langages*, Paris, Odile Jacob (1^{re} éd. : 1997).

MAGRI Susanna et TOPALOV Christian (sous la dir. de) (1989), *Villes ouvrières*, Paris, L'Harmattan.

PÉTONNET Colette (2002), *On est tous dans le brouillard*, Paris, CTHS (1^{re} éd. : 1979).

RINAUDO Christian (1999), *L'Ethnicité dans la cité. Jeux et enjeux de la catégorisation ethnique*, Paris, L'Harmattan.

RochÉ Sebastian (1998), *Sociologie politique de l'insécurité*, Paris, PUF.

Wieviorka Michel (1999), *Violence en France*, Paris, Seuil.

Rythmes et mobilités

Amar Georges (1996), "Complexes d'échanges urbains, du concept au projet", *Annales de la recherche urbaine*, n°71, juin, pp. 93-100.

Bailly Jean-Paul et Heurgon Édith (2001), *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Paris, Éd. de l'Aube.

BONNET Michel et DESJEUX Dominique (sous la dir. de) (2000), *Les Territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

Bonnin Philippe et de Villanova Roselyne (sous la dir. de) (1999), *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Grâne, Créaphis.

Bourdin Alain (2000), *La Question locale*, Paris, PUF.

Bowie Karen (1996), "De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement", *Annales de la recherche*

urbaine, n°71, juin, pp. 14-23.

GHORRA-GOBIN Cynthia (2002), *Los Angeles : le mythe américain inachevé*, Paris, Éd. du CNRS (1^{re} éd. : 1997).

Joseph Isaac (sous la dir. de) (1999), *Villes en gares*, Paris, Éd. de l'Aube.

PRONOVOST Gilles et MERCURE Daniel (sous la dir. de) (1989), *Temps et Société*, Québec, Institut québécois de Recherche sur la Culture.

REMY Jean (2002), " Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ", in LÉVY Jean-Pierre et DUREAU Françoise (sous la dir. de), *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, pp. 302-341.

Ribeill Georges (1996), " Les métamorphoses de la grande gare française ", *Annales de la recherche urbaine*, n°71, juin, pp. 54-65.

Urbain Jean-Didier (2002), " Le résident secondaire, un touriste à part ? " *Ethnologie française*, vol. 32, n°3, juillet-septembre, pp. 515-520.

A

un organisme spatial complexe

Une représentation stable

La ville est une étendue : elle se développe dans l'espace et impose de restituer ses lois de distribution, de croissance et de recomposition. Aucune approche de l'urbain ne peut faire l'économie de cette caractéristique spatiale – au risque de tomber dans la tautologie, à savoir que les phénomènes sont dits urbains parce qu'ils se manifestent dans la ville. C'est le rapport à un espace différencié et particulier qui peut justifier la définition d'une discipline spécifique – quand bien même et parce que cette différenciation ne cesse d'évoluer et de se transformer, à toutes les époques, et même si aujourd'hui sa reformulation est particulièrement radicale. Ainsi la présence de murs d'enceinte a varié au cours des temps, devenant une nécessité lorsque les formes de rivalité entre cités s'exacerbaient, s'estompant lorsque la puissance impériale garantissait la paix civile, comme sous l'Empire romain.

Cette approche de la ville en tant que réalité globale, système ou organisme, régulée par des lois propres, rejoint une définition holiste des faits sociaux qui vient s'inscrire en ligne directe des théories durkheimiennes. **La ville, tout comme la société, est plus que la somme des parties qui la composent.** Autrement dit, elle n'est pas seulement un ensemble de quartiers, mais un ensemble animé de dynamiques que l'on peut appeler centripètes et centrifuges. Les premières engagent à des formes de concentration des fonctions, de densification des activités et des résidents, d'intensification des rythmes ; les secondes déroulent des formes extensives de moindre imbrication, de plus grande spécialisation, de dispersion plus élevée, sans qu'aucune étanchéité ne puisse être repérée entre les deux directions. C'est ce qui fait la complexité de l'urbain, puisque ces deux forces opposées sont constamment à l'œuvre en tout point de son espace, une extension spatiale se répercutant directement ou indirectement au centre ou dans l'entre-deux, une saturation centrale déclenchant un accroissement à la périphérie.

De ce point de vue, on peut dire que la ville est un organisme vivant. **Les différentes contributions à une interprétation sociologique et anthropologique de l'espace ont donc développé leur vocabulaire propre pour rendre compte de ce corps spécifique**

en ayant recours aux terminologies biologiques et, en particulier, à celle de “ morphologie ”, ce dernier terme étant parfaitement approprié pour caractériser les contours d’une ville perçue comme relativement stable. En France, cette stabilité du bâti urbain a servi les analyses de Maurice Halbwachs sur la mémoire collective puisque celle-ci pouvait concevoir cette permanence des murs et des monuments comme un cadre pérenne et, à ce titre, privilégié de la mémoire sociale. Aux États-Unis, les contributions conceptuelles des divers auteurs de l’École de Chicago, en particulier Robert Park et Ernest Burgess, ont systématisé la notion d’aire :

- celle d’*aire naturelle* : elle possède une fonction particulière (de résidence, de commerce, d’activités) et regroupe des populations présentant une certaine homogénéité sociale ou culturelle (ce qui n’exclut pas des compositions symbiotiques avec d’autres types de population) ;

- celle d’*aire concentrique* : elle traduit la disposition des aires naturelles par rapport à un centre et à une périphérie. À l’intérieur du premier cercle se trouve la zone d’activités économiques ; dans le deuxième qui l’entoure se situe une aire de résidence dite zone de transition, où l’on repère les diverses agrégations de migrants, donnant forme à des “ ghettos ” ; dans le troisième, les immeubles d’accession à la propriété où vient se loger la seconde génération ; dans le quatrième, celui des zones pavillonnaires où, l’ascension sociale se poursuivant, s’accomplit l’assimilation au mode de vie américain, avec retours possibles au ghetto, dans certains cas.

Une vision cinétique

À ces représentations, privilégiant une approche relativement statique de l’espace urbain et ne percevant que la seule mobilité résidentielle des citoyens, est venue se surajouter une autre perception plus récente, ayant émergé dans les dernières décennies et qui se traduit par une *vision cinétique* de cet espace : ce vocable cherche à rendre compte de la diversité des mouvements qui animent les villes sur des durées extrêmement diversifiées. Elles vont des mouvements journaliers, qui alternent rythmes diurnes et nocturnes, aux mouvements séculaires, qui voient se déplacer selon des axes parfaitement repérables des zones résidentielles, par exemple celles de la grande bourgeoisie parisienne, ou en disparaître d’autres, comme celles du monde ouvrier. Ces mouvements incluent toutes les formes de déplacement : circulations automobile et piétonne, transports en commun, déménagements, création de quartiers, établissement de voies de communication, émergence de sites ou de centralités spécialisées ou minoritaires... Cet aspect mouvant de la réalité urbaine, en constante circulation, en recomposition, croissance (ou dépérissement), constitue certains aspects de ce que nous avons désigné par le terme de *physiologie urbaine* (Raulin 1999 et 2001), qui vient compléter le dispositif terminologique relatif à la morphologie. Ils seront développés dans la deuxième partie de ce texte.

B

Une Perception concrète

1. La physionomie urbaine

Autant il importe de constituer un cadre théorique permettant d'organiser la synthèse des dynamiques et composantes spatiales, autant il est essentiel de pointer que la ville constitue une étendue concrète et, pour poursuivre les métaphores conceptuelles relevant du corporel, on n'hésitera pas ici à parler de *physionomie urbaine*. En effet, la ville présente un visage que les urbanistes et les sociologues ont analysé en termes d'image. C'est en particulier le cas des contributions de Kevin Lynch (Lynch, 1960) et de Raymond Ledrut (Ledrut, 1973). Le premier a considéré la perception que les citadins élaborent de leur ville dans le contexte nord-américain où la question de la forme, des limites, des repères pouvait se poser avec une acuité particulière, compte tenu de la généralisation du plan orthogonal et de la relative jeunesse des agglomérations sur ce continent. Le second a repris l'analyse dans le contexte européen où la configuration du plan radioconcentrique majoritairement présent semblait faciliter le repérage dans l'espace, tout autant que l'existence d'un centre historique et d'un maillage monumental serré. Il s'avère que l'évolution propre aux dernières décennies en Europe tend à reposer cette question puisque, à cette ville visible et lisible, vient se surajouter une "ville invisible" pour employer l'expression de Jean Remy dans une contribution que l'on reprendra en conclusion.

Il n'en reste pas moins vrai que **cette question de la physionomie ouvre sur la dimension affective de la relation du citadin à sa ville**, parce qu'elle signifie une connaissance sensible et intersubjective, au sens où la ville se constitue en sujet dans une interaction avec le citadin. Celle-ci évolue dans la durée, et les affects qu'elle suscite ne cessent de se recomposer tout en conservant une même tonalité (d'amour par exemple) ou en se renversant dans son contraire en fonction des aléas de l'histoire urbaine et de la vie de ses citadins. Ce qui est vrai de l'image globale est vrai aussi de l'image locale, prise ici comme physionomie d'un quartier (Noschis, 1984).

Mon quartier

" Il y a des années que je rêve d'écrire un plan de Paris pour personnes de tout repos, c'est-à-dire pour des promeneurs qui ont du temps à perdre et qui aiment Paris. Et il y a des années que je me promets de commencer ce voyage par un examen de mon quartier à moi, de la gare du Nord et de la gare de l'Est à la Chapelle, et non pas seulement parce que nous ne nous quittions plus depuis quelque trente-cinq ans, mais parce qu'il a une physionomie particulière, et qu'il gagne à être connu. "

Source : Léon-Paul Fargue, Le Piéton de Paris, Paris, Gallimard, 2000 (1^{re} éd. : 1932), p. 10.

2. La symbolique

Il paraît justifié de dire que cette physionomie est relayée par une symbolique, qui permet de "signifier" la ville par un seul de ses éléments emblématiques : on reconnaît à Paris ce pouvoir à la Tour Eiffel, au Sacré-Cœur ou à Notre-Dame, à New York à l'Empire State ou à Central Park, les Twin Towers détruites constituant un cas d'une portée sans précédent. Mais cette emblématisation peut aussi adopter des supports nettement moins imposants, comme à Bruxelles le Manneken Piss ou, à Londres, les cabines téléphoniques ou les autobus à impériales, dont la couleur rouge a contribué à cette fétichisation, comme les taxis jaunes de New York. Le lac de Genève, les canaux

d'Amsterdam – tout aussi emblématiques – permettent d'intégrer dans la problématique de la physionomie la dimension du site géographique où s'élèvent les villes. En effet, la traversée d'un fleuve, la présence d'un estuaire, comme le Saint-Laurent à Québec ou le Tage à Lisbonne, signent, avec les ponts monumentaux qui la relient à l'autre rive, la personnalité d'une ville, de même que l'ouverture sur un site portuaire qui prolonge la cité au-delà de son rivage. Une topographie accidentée est un atout majeur dans la mise en relief de cette personnalité urbaine : on ne peut qu'évoquer les mythiques sept collines de Rome dont de nombreuses villes – Lisbonne, Besançon – se flattent d'être la réplique topographique, mais aussi les buttes parisiennes, ou les collines de San Francisco ou encore Beacon Hill à Boston....

C

Une double Stratification

Styles historiques et différenciation sociale

Un des éléments hautement significatifs de cette physionomie urbaine est le style architectural d'une ville, à la fois remarquable dans sa spécificité (on se reconnaît, de suite, d'après les immeubles à Londres, Rome ou Alger...), et dans son agencement composite : on peut y repérer les différentes strates du temps (comme à Paris, la ville romaine, la ville médiévale, royale, impériale, haussmannienne, Art déco, moderne...), ainsi que les diverses communautés qui l'habitent. Quartiers bourgeois et quartiers ouvriers s'opposent dans l'espace comme dans le style et définissent des entre-deux propres aux classes moyennes qui tantôt imitent les catégories supérieures, en particulier par leur grande consommation d'espace privé, semi-privé et public, y compris espaces verts, tantôt s'approprient les quartiers populaires en perte de résidents, afin de bénéficier de leur convivialité et de leurs lieux de sociabilité (Chalvon-Demersay, 1998).

Cette approche de la ville mettant en évidence sa morphologie sociale est certainement un des points forts de la sociologie urbaine française qui, se saisissant de Paris comme d'un laboratoire espace/temps dans la moyenne durée (de la moitié du XIX^e siècle à aujourd'hui), a su mettre en correspondance l'évolution des quartiers avec celle de la stratification. C'est sous l'influence de l'École de Chicago que Maurice Halbwachs, qui séjourna dans cette ville dans les années 1930, puis Paul-Henry Chombart de Lauwe, qui tenta d'appliquer, non sans le nuancer, le schéma des aires concentriques à la capitale, initièrent le mouvement. Il en découla, à travers les travaux de Henri Coing (Coing, 1966) par exemple, une remarquable observation de ce que l'on a pu appeler une *écologie ouvrière*, soit un mode d'habiter la ville, ses espaces privés et publics. Ainsi ses lieux d'activités industrielles et ses établissements commerciaux peuvent être considérés comme publics mais ils sont, de fait, privatisés par des clients dont les modes de fréquentation assidue et fidèle aboutissaient à une forme d'appropriation de ces commerces alimentaires, de ses cafés, de ses coiffeurs, de ses cinémas de quartier autrefois fort nombreux. Moins portés que les chercheurs anglais, en particulier Willmott et Young dans leur étonnant *Family and Kinship in East London*

(1957), à travailler sur les relations familiales dans ces milieux spécifiques, ces recherches évoluèrent vers des questions relatives aux formes de la ségrégation sociale – et spécifiquement ouvrière – dans le monde urbain, pour aboutir à traiter de celle de l'aggrégation ou de la ségrégation volontaire et sélective.

Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot furent les grands artisans de cette évolution. De leurs nombreuses publications sur le thème des beaux quartiers parisiens, il ressort entre autres deux formulations paradoxales (Pinçon et Pinçon-Charlot, 1992). D'une part, l'efficacité extrême de ce mode de ségrégation permet le maintien de l'entre-soi et repousse donc à sa porte symbolique et réelle, puisque en dehors de son territoire, toute proximité ou promiscuité avec la diversité tant sociale que culturelle, à l'exception de la domesticité (Taboada-Léonetti et Guillon, 1987) vivant en symbiose avec elle. D'autre part, la menace que fait peser la ville, en tant qu'organisme vivant, sur ces territorialités pourtant hautement en mesure de se défendre, puisque disposant des moyens financiers, des relations sociales, des atouts politiques pour préserver leur intégrité, n'en est pas moins réelle. Elle se traduit par des surenchères immobilières de la part d'entreprises de produits de luxe ou des médias désireuses de s'approprier la *griffe spatiale* ou plus-value symbolique associée à ces quartiers bourgeois.

Des expressions minoritaires

À cette même époque en France, à partir des années 1980, se mirent en place des études portant sur la dimension ethnique, ou plus exactement multiethnique de certaines aires des grandes agglomérations : Marseille, Lyon, Montpellier, Toulouse, Paris comptent parmi les cités dans lesquelles des diasporas en provenance du Maghreb, d'Asie du Sud-Est ou d'Afrique se sont établies et ont constitué des quartiers de forte animation affichant ouvertement une spécialisation culturelle. Celle-ci se manifeste tant par l'origine ou la particularité des marchandises que par celles des commerçants, et par des *scénographies commerciales* spécifiques incluant le décor et la façade des établissements, et colorant de cette façon la perception des styles culturels des quartiers urbains. Il faut y inclure, plus récemment, la mise en scène d'événements festifs concourant à renforcer la définition de ces quartiers : c'est en particulier le cas de la Petite Asie de Paris située dans le XIII^e arrondissement et qui connaît, depuis deux décennies, un développement spectaculaire de la fête du Nouvel An chinois, passant du milieu des années 1980 d'une simple quête menée par deux "Lions" auprès des commerçants asiatiques du quartier, à une gigantesque parade associative, costumée et agrémentée de chars portant diverses divinités et attirant un public de plusieurs milliers de personnes venues de toute l'agglomération parisienne et même de l'étranger. L'attention des chercheurs a porté sur des aspects extrêmement diversifiés de l'émergence de ces nouveaux phénomènes urbains : Alain Tarrius (Tarrius, 1992) a souligné le caractère souvent informel et "souterrain" de ces réseaux économiques à Marseille, Alain Battégay et Michel Rautenberg à Lyon, Pascale Faure (Faure, 1998) a suivi les mouvements saisonniers diasporiques entre Montpellier et le Maroc. Jean-Claude Toubon et Khalifa Messamah, Michèle Guillon, Isabelle Taboada-Léonetti, Emmanuel MaMung, Anne Raulin, Patrick Simon, Sophie Bouly de Lesdain et bien d'autres ont investigué les différents quartiers multiethniques de Paris, localisés dans les XI^e, XII^e, XIII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e arrondissements. Les divergences d'approche traduisent, entre autres, le fait que ces chercheurs relèvent de plusieurs disciplines :

urbanisme, sociologie, démographie, géographie et anthropologie. De plus, il faut tenir compte de la spécificité de chacune des époques d'observation, l'évolution de ces quartiers étant extrêmement rapide. Néanmoins, au-delà de toutes ces conditions spécifiques, les analyses ne perdent pas de vue la diversité des composantes de ces nouvelles formations et leur fonction économique et culturelle dans l'ensemble des agglomérations concernées.

D

Des banlieues expansives

Une extension sans précédent

La croissance des banlieues constitue en France le phénomène urbain le plus caractéristique du XX^e siècle, absorbant dans un premier temps le développement industriel, puis les trois-quarts de la croissance démographique, avant d'être dépassée par la péri-urbanisation et les formes de "métapolisation" qui viennent brouiller les frontières de l'urbain et du rural.

Le témoignage des sciences sociales sur cette réalité est aujourd'hui extrêmement divers et inclut des recherches de type socio-historique (Fourcaut, sous la dir. de, 1998 ; Magri et Topalov, sous la dir. de, 1989), sociologique, anthropologique, linguistique et relevant des sciences politiques. Mais il connut à ses origines, dans les années 1960-1970, une contribution marquante que l'on aimerait gratifier du terme de "marginal", et ceci à plusieurs titres. Parce que son auteur, Colette Pétonnet, se réclame ouvertement de l'ethnologie et transpose sur son objet un regard élaboré par sa connaissance des bidonvilles du Maroc, de Casablanca en particulier, et des méthodes de terrain sur la longue durée fidèles à la discipline anthropologique. Parce qu'elle engage l'étude de milieux et d'habitats en marge de la ville et voués à une existence éphémère, en l'occurrence les bidonvilles de la banlieue parisienne où trouvait à se loger une population d'immigrants originaires de la péninsule ibérique et du Maghreb et qui fut dispersée et relogée dans des cités dites de transit ou dans des zones pavillonnaires. Ce texte, malgré une publication tronquée et son caractère hautement spécifique, constitua un repère dans le domaine de l'urbain, et vient de connaître une republication intégrale (2002) qui coïncide avec la résurgence de ce type d'habitat dans les banlieues de nombreuses villes, hébergeant aujourd'hui une population tzigane (Roms de Roumanie). Il continue d'interroger les chercheurs et les architectes, en particulier sur les compétences sociales et spatiales des populations migrantes.

Cités et incivilités

L'approche sociologique a fait porter son attention sur les grands ensembles, traitant de leur forme propre de mobilité résidentielle. Leur composition pluri-classiste au départ (ouvriers, employés et cadres) s'est progressivement dégradée du fait que, pour les cadres en particulier, il s'agissait d'une solution d'attente en vue d'un relogement par accession à la propriété non prévue dans les grands ensembles

(Chamboredon et Lemaire, 1970). Cette situation a créé une vacance locative et entraîné une homogénéisation des catégories sociales. Aujourd'hui, dans les cités de banlieue des grandes villes françaises à très forte proportion de populations d'origine étrangère, la question de l'accès à la propriété des logements sociaux se repose, comme moyen de stabiliser ces habitants et de leur permettre un investissement sur le long terme dans la vie locale.

Puis la recherche a suivi la montée de la nouvelle génération née et grandie dans ces cités, en mal d'insertion. Des travaux comme ceux de François Dubet (Dubet, 1987) sur la " galère ", terme consacré par les acteurs de cette condition éprouvante, ont constitué le point de départ de nombreuses études sur les jeunes des banlieues, en fonction de spécificités de genre (sur les jeunes filles d'origine maghrébine, voir Guénif-Souilamas, 2000), leurs pratiques linguistiques (Goudaillier, 2002) et musicales, lesquelles ont fortement coloré l'ensemble du paysage culturel en France, ainsi que leur structuration interne.

Vocabulaires urbanistiques et parlers urbains

Dans un article portant sur " La ville à travers ses mots ", Jean-Charles Depaule et Christian Topalov distinguent " d'une part une langue "administrante", dont la visée est organisatrice, d'autre part des façons de parler ordinaires, quotidiennes. Deux polarités auxquelles correspondent deux types de balisage : l'un qui privilégie "les positions relatives des objets les uns par rapport aux autres", et où "le sujet n'intervient pas de façon centrale", l'autre qui au contraire implique, pour le locuteur, une négociation des mots en fonction des situations où il les prononce. Du vocabulaire des institutions et des acteurs, professionnels de l'aménagement, politiques et savants, qui entendent légiférer dans le domaine des mots de la ville, aux lexiques, diversement spécialisés, des différentes catégories de la population, il existe, à un moment donné de l'histoire, au sein d'une même langue, une pluralité de registres, dont les écarts sont des marqueurs de distances sociales et des indices de conflits sur l'assignation du sens [...].

Les citoyens, dans leur diversité sociale, seront donc confrontés à une terminologie officielle qu'ils pourront adopter ou refuser, le plus souvent transformer ou détourner. Les migrations du lexique administratif dans les parlers communs sont constantes et réservent bien des surprises. Du jargon de la loi foncière de 1957 qui instituait les zones à urbaniser en priorité au tu habites la zup ? d'aujourd'hui, du lexique des fonctionnaires de la Works Project Administration du New Deal américain au this is not a project de ceux qui, un demi-siècle plus tard, ne veulent surtout pas apparaître comme habitant un logement municipal, est intervenu à la fois un emprunt et un changement de sens. Un cas méritant attention, en français, est celui des mots zone, zoner, zonard, transformations récentes de la zone et zonier qui, eux-mêmes, réinterprétaient la zone *non aedificandi* instaurée en 1841 en même temps que la nouvelle enceinte de Paris. D'autres vocables bureaucratiques, en revanche, ne se sont pas imposés et restent donc cantonnés dans les sphères qui les ont produits : les *boros* qui divisent New York n'ont sans doute que des noms propres pour les habitants, les districts ou communautés urbaines françaises sont probablement des notions exotiques pour ceux qui y vivent.

La circulation de vocabulaire entre le monde politico-administratif et celui des techniciens et savants – ingénieurs, statisticiens, géographes ou sociologues, notamment – est aussi un phénomène à explorer car, non seulement il contribue à façonner les mots de la ville, mais il est aussi un révélateur des rapports entre ces ordres de pratiques. Dans quelles circonstances des catégories d'origine purement administrative se solidifient en concepts dans les disciplines des sciences sociales ? À l'inverse, par quels processus le monde savant fournit-il parfois le langage qui va permettre au monde politique et aux faiseurs d'opinion de mettre en forme des situations de trouble de l'ordre social comme des problèmes urbains ? The inner-city problem aux États-Unis dans les années 1960 et ses transformations ultérieures, le problème des banlieues en France dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix peuvent ainsi être étudiés comme ce qu'ils sont d'abord : des faits de langage " (Depaule et Topalov, 1996, pp. 251-256).

La créativité linguistique de la ville concerne donc les mots savants qui la désignent, ceux qui la réfléchissent et la conceptualisent, et les mots populaires qui la font, c'est-à-dire qui créent les modes

linguistiques urbaines. À propos de “ zoner ”, Jean-Pierre Goudailler précise que ce verbe signifie aujourd’hui : errer, traîner, ne rien faire, et est synonyme de “ rouiller ” (Goudailler, 2002). Ce “ français contemporain des cités ” (FCC) intègre des éléments linguistiques issus de l’ancien argot populaire et des métiers, de l’arabe, du berbère, de diverses langues africaines, asiatiques ou tsiganes, du créole antillais, du portugais, de l’italien, du yougoslave, de l’anglais... Il a pu être qualifié de “ parler véhiculaire interethnique ” par les linguistes, mais son influence dépasse largement les cités : grâce à son adoption par l’ensemble de la classe d’âge et par le biais des médias, il diffuse dans tous les milieux sociaux, de façon plus ou moins sélective. Les banlieues stigmatisées jouent aujourd’hui un rôle de catalyseur sur ce plan linguistique ainsi que dans d’autres domaines culturels comme la danse (*hip hop*), la musique (*rap*) ou la mode vestimentaire.

Certaines de ces études relatives à l’émergence d’une nouvelle culture générationnelle en banlieue ont explicitement discuté leur filiation avec les travaux américains, et plus particulièrement ceux qui, dans le cadre de l’observation des phénomènes de délinquance à Chicago, ont élaboré le concept de “ subculture ”, traduisant un processus de créativité culturelle en réponse à des problèmes de désajustement social et économique. C’est en particulier le cas de David Lepoutre (Lepoutre, 2001) qui, étudiant les jeunes collégiens de La Courneuve, un grand ensemble de la banlieue parisienne connue sous le nom éloquent des Quatre-Mille logements, aboutit à sa reformulation dans le contexte français en le baptisant “ culture de rue ”. Une des particularités de cette culture de classe d’âge, étudiée de façon originale par Lepoutre, dérive de la valorisation des comportements violents qui entrent dans les “ jeux de face ”, ou d’honneur, entre individus et alimentent les rapports agonistiques entre les groupes et leurs territoires respectifs.

Sont ainsi apparues en France les manifestations d’une violence urbaine endémique, embrassant un spectre très large, allant des *incivilités* dans les espaces communs des cités aux émeutes mettant le feu aux centres commerciaux, en passant par les agressions contre les forces de police locale, les agents de diverses institutions et les enseignants. Une certaine spécificité “ étatique ” des cibles de cette violence, faisant comparativement une moindre part aux rixes entre bandes, a longtemps laissé penser à une “ exception française ” en matière de violence urbaine. Cependant, certains auteurs n’ont pas manqué de repérer une forme d’ethnisation des rapports sociaux (Begag et Delorme, 1994 ; Rinaudo, 1999) que d’autres ont dénoncé comme une menace sur la forme d’intégration nationale. De la même façon, le débat s’est longtemps poursuivi pour savoir quelle place accorder au terme de “ ghetto ” passé dans le langage courant, et dans celui des politiques, tandis que les spécialistes le rejetaient pour ses effets performatifs ou son impressionnisme conceptuel.

Des recherches de type comparatif se sont rapidement mises en place pour tenter d’en saisir les dynamiques particulières aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France. Sophie Body-Gendrot (Body-Gendrot, 2001) a pleinement contribué à mettre en perspective les parallélismes surprenants ainsi que les divergences qui relèvent à la fois des comportements culturels, des contextes économiques et des modes de gouvernance. De façon générale, **le thème du “ désordre ” ou de l’ “ insécurité ” est devenu un enjeu politique de premier plan, les médias servant de relais dans la mise en scène des “ paniques morales ” constitutives de ce sentiment d’insécurité.** Si en France, les traitements contre la “ violence urbaine ”, expression qui ne trouve pas d’équivalent en anglo-américain, sont essentiellement menés par l’État, la police et la justice, aux États-

Unis et en Grande-Bretagne se trouvent associés les habitants et les entreprises, une certaine autonomie locale se manifestant dans cette “coproduction”. Par contre, le terme d’incivilité, utilisé aux États-Unis pour désigner des infractions mineures dans l’espace public, a connu une diffusion importante en France, en particulier grâce aux travaux de Sebastian Roché (Roché, 1998).

Il importe de constater que ce phénomène d’insécurité ne tient pas compte de divergences importantes en termes de développement de la banlieue, réalités dont le sens sociologique diffère radicalement en France et aux États-Unis. Comme le constatent plusieurs auteurs, c’est l’émergence d’un “ennemi intérieur” ou “ennemi intime” qui semble donner le ton aux réactions, et cette perception contribue *a contrario* à promouvoir les signes d’un espace ordonné. Se dessinent alors des murs de protection qui ne sont plus extérieurs mais intérieurs à la ville, définissant des ségrégations spatiales renforcées (par refus de voir s’établir dans son quartier des services publics perturbateurs, hôpital de désintoxication par exemple), ou encore affirmées comme dans le cas des *gated cities* ou quartiers enclos.

Ainsi, dans le cadre d’une réflexion sur l’urbain, il semble impossible de considérer un espace (pris dans un sens abstrait, conceptuel), un lieu ou un quartier (concret) sans les situer dans des relations d’ensemble qui les dépassent considérablement. Celles-ci incluent la globalité du cadre physique urbain traditionnel, ainsi que son expansion suburbaine et périurbaine, mais elles prennent aussi en considération les phénomènes de mondialisation dont les villes sont des vecteurs essentiels.

E

LA MÉTROPOLISATION

L’urbanisation a abouti à de nouvelles configurations spatiales. Les métropoles de plus d’un million d’habitants laissent place aux “mégapoles” qui en regroupent dix fois plus. Cette croissance démographique se traduit par un double mouvement d’étalement urbain et de concentration des centres de décision qualifié de *métropolisation*.

Saskian Sassen a parlé de *global cities* ou “villes globales” (Sassen, 1996), Manuel Castells (Castells, 1998) de “mégacités” pour désigner cette croissance des métropoles et leur rôle dans l’économie mondiale. À elles trois, les villes de New York, Tokyo et Londres effectuent les opérations financières sur l’ensemble des fuseaux horaires. Pour Castells, la “société informationnelle” naissante se traduit dans l’espace par le passage d’un espace des lieux à un espace des flux. La globalisation à l’œuvre crée de **nouvelles polarités** qui, pour la plupart, sont étrangères à l’espace européen-nord américain (cf. l’encadré *infra*). Elles s’ajoutent à des centres plus anciens ou s’y substituent. La métropolisation ne se réduit pas à une dilatation des centres existants, elle “suppose la mise en relation intense d’une pluralité de villes et de localités dont le développement devient solidaire” (Remy, in Bonnet et Desjeux, sous la dir. de, 2000, p. 179). Ces configurations spatiales se manifestent par la discontinuité géographique. Dans la littérature spécialisée, les métaphores destinées à les décrire se multiplient. **On parle de nébuleuse urbaine, d’archipel, de villes éclatées, en réseaux, ou encore de “métapoles”**. Des flux et réseaux relient entre elles des unités spatiales disjointes. La mobilité joue donc un rôle important dans ces recompositions urbaines.

Mégacités et société informationnelle

“ La nouvelle économie globale et la société informationnelle naissante présentent en effet une nouvelle forme spatiale, qui se développe dans différents contextes sociaux et géographiques : les mégacités [...]. Quand bien même elles ne sont pas toutes des centres dominants de l'économie globale (Dacca ou Lagos, par exemple), elles connectent de forts segments de la population humaine à ce système global. Elles jouent également les aimants face à leur arrière-pays, nation ou région. Au-delà du poids de leur population, l'importance des mégacités se mesure par l'attraction qu'elles exercent sur les principales régions du monde. Ainsi Hongkong ne compte pas simplement pour ses 6 millions d'habitants et Canton pour ses 6 millions et demi de résidents : l'une et l'autre appartiennent à une mégacité de 40 à 50 millions d'âmes reliant Hongkong, Shenzhen, Canton, Zhuhai, Macao et de moindres villes du delta de la rivière des Perles. Les mégacités structurent l'économie globale, relient les réseaux informationnels et concentrent la puissance mondiale. Elles regroupent aussi tous les segments de la population qui luttent pour survivre, ainsi que les groupes qui cherchent à étaler leur misère afin de ne pas mourir ignorés des lieux qu'évitent soigneusement les réseaux de communication [...]. En outre, point plus significatif encore, elles sont reliées extérieurement aux réseaux globaux et à des segments de leur propre pays, tout en déconnectant les populations locales qui sont fonctionnellement inutiles ou socialement perturbatrices. C'est aussi vrai de New York que de Mexico ou de Jakarta. *Être globalement connectées et localement déconnectées, physiquement et socialement, tel est le trait qui caractérise les mégacités, cette nouvelle forme urbaine.* Celle-ci se définit par les liens fonctionnels qu'elle établit au travers de vastes territoires, une large part étant faite néanmoins à la discontinuité dans les modes d'utilisation de l'espace. Les hiérarchies fonctionnelles et sociales des mégacités sont spatialement brouillées et entremêlées, organisées en camps retranchés et inégalement émaillés de poches indésirables. Ces mégacités sont en fait des constellations discontinues de fragments spatiaux, d'éléments fonctionnels et de segments sociaux.”

Source : Castells, 1998, pp. 454-457.

La métropolisation et la mobilité figurent ainsi parmi les thèmes qui dominent aujourd'hui le champ de la sociologie urbaine. Celle-ci porte à la fois sur les configurations spatiales émergentes et sur les mobilités à partir du lieu de résidence. La géographie, l'urbanisme, l'économie et l'anthropologie contribuent aux débats menés autour de ces thèmes.

Dans un bilan consacré aux *Enjeux de la sociologie urbaine*, Michel Bassand, Vincent Kaufmann et Dominique Joye (Bassand *et alii*, 2001) considèrent que “ le passage du régime de la ville à celui des métropoles n'entraîne pas la fin des villes, mais prend la forme d'une démultiplication de leurs échelles spatiales et temporelles ”. De nouvelles polarités voient le jour sous l'impulsion des aménageurs ou “ spontanément ”, et s'ajoutent à des centres existants. Les villes nouvelles ou encore les centres thématiques originaux (centre d'affaires de la Défense, centralités immigrées) en sont des illustrations. Ces centres participent à la construction de la cité dans son ensemble, même s'ils sont parfois situés hors de ses murs. Ernest Burgess, dont il a été question plus haut, a été l'un des premiers à envisager la ville dans son environnement suburbain et périurbain. Les “ aires concentriques ” étaient alors reliées par les trajectoires résidentielles de leurs habitants.

Dans les années 1960, l'étalement urbain a donc suscité des discours sur la “ fin des villes ”. La banlieue excroissante et sous-équipée pèse alors sur les villes centres. À la même époque, en France, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris approuve la création de plusieurs villes nouvelles. **La construction de ces villes illustre un enchevêtrement possible de villages anciens avec des unités urbaines plus récentes.** Les villes nouvelles s'inspirent des *garden cities* développées sur les principes de l'anglais Ebenezer Howard et connaissent des variantes selon les

pays. En France, elles se situent dans la continuité avec le reste de l'agglomération. Pour l'urbaniste Pierre Merlin, leur création doit permettre un " desserrement des activités du centre vers la périphérie pour contribuer à réduire les déplacements domicile-travail (migrations alternantes) " (Merlin, 1991), ce qu'elles parviendront à faire avec plus ou moins de succès. Ces réalisations doivent " constituer de véritables villes ", ce qui implique la présence d'un centre, d'espaces verts, d'infrastructures de loisirs... Elles ont aussi permis de multiplier les pôles universitaires (par exemple, Villeneuve-d'Ascq près de Lille ou Cergy-Pontoise à proximité de Paris) ou encore de loisirs (Marne-la-Vallée).

Ainsi, le choix d'implantation de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée crée un pôle d'activités dans l'est de l'Ile-de-France. Le parc de loisirs d'Eurodisney bénéficie alors de l'attrait touristique de la capitale, et draine des flux en provenance de toute la France mais aussi de l'étranger. Paris reste donc une référence, qui est manifeste dans les immeubles d'inspiration haussmanienne du " quartier de la gare " de Marne-la-Vallée. La création de la ville nouvelle a modifié le paysage qui comprend, aujourd'hui, à la fois des lotissements de la société Kaufmann et Broad et des corps de ferme de " tradition briaarde " locale. Le centre commercial de Val d'Europe est le deuxième grand pôle d'attraction de la ville, avec Eurodisney. Il se situe à proximité d'un nœud de transports, dans le centre-ville qui, pour les concepteurs, constitue un enjeu urbanistique dans les nouvelles réalisations de ce genre. D'après les enquêtes menées par l'Écomusée de Saint-Quentin-en-Yvelines, la perception qu'ont les habitants de cette ville reste limitée à son centre, c'est-à-dire à un ensemble de commerces et de services (par exemple, le théâtre).

Los Angeles : un " cadre de vie idéal "

" À Los Angeles, l'image d'une ville constituée de maisons et de jardins, *urbs in horto*, participe en fait de l'émergence d'un courant national qui, à partir des années 1820-1830, prône la maison et le jardin comme cadre de vie idéal pour la famille américaine.

La volonté de se doter d'un habitat constitué essentiellement d'une maison entourée d'un jardin est à l'œuvre, après la guerre de Sécession, dans l'ensemble du pays et s'enracine d'autant plus facilement à Los Angeles que cette dernière, à la différence de New York et Boston, ne possède aucune tradition urbaine. Los Angeles n'était qu'une petite ville de la frontière lorsque, à partir des années 1870-1880, elle attira des Américains, c'est-à-dire des individus partageant des représentations similaires de ce que devait être leur cadre de vie. En 1890, aux États-Unis, une personne sur quatre était née à l'étranger ; à Los Angeles, ce pourcentage était de l'ordre de 22% contre 30% à New York et 41% à Chicago. La nature de l'immigration et des activités économiques qui n'exigent aucune forme de concentration spatiale permet de rendre compte de la spécificité d'un tissu urbain ne faisant aucune distinction entre la ville et la banlieue [...].

Définir Los Angeles comme soixante banlieues en quête d'une ville, en paraphrasant Pirandello, évoque d'emblée la spécificité d'un paysage non structuré autour d'un centre. Los Angeles s'étend sans aucune notion de limites spatiales et, contrairement à la majorité des métropoles américaines, elle ne fait aucune distinction entre, d'une part, un noyau historique – à savoir la ville compacte (*walking city*) - et, de l'autre, les banlieues (*suburbs*). Son tissu urbain s'étale à l'infini et présente une trame régulière, soulignée par le plan en damier, dont la cohérence est assurée par le végétal [...]. La juxtaposition d'unités résidentielles est interrompue, de temps en temps, par une plus forte densité de constructions qui correspondent à des centres abritant immeubles de bureaux, centres commerciaux, ainsi que des activités de loisirs, des salles de spectacle ou de cinéma, comme à Century City, au sud-ouest. Le centre-ville (*downtown*) de Los Angeles, qui s'est imposé au cours de ces quinze dernières années, se distingue de ces multiples centres par son échelle. Sur ce vaste tissu urbain se superpose un réseau autoroutier qui irrigue le territoire urbanisé. Le paysage est uniforme et homogène et, de ce fait, on est dans l'incapacité de différencier, de classer ou de dater des unités morphologiques, une démarche qui se fait pourtant naturellement dans toute autre ville. Los Angeles ne se conçoit pas comme une

succession de strates historiques. Le *pueblo*, qui ne comprend que quelques bâtiments, se limite à quelques dizaines de mètres carrés fréquentés par les touristes et les marchands ambulants, sauf le dimanche, où il accueille la population chicano et latino.

La cohérence du paysage de Los Angeles, qui oblitère toute distinction entre ville et banlieue, est en fait assurée par la régularité d'un premier maillage de voies perpendiculaires, et par la cohérence qu'assure le végétal, en dépit de la variété des styles architecturaux. Sa faible densité urbaine entraîne une profonde négligence vis-à-vis de la valeur symbolique octroyée à l'espace public. À Los Angeles, le piéton n'est pas inclus dans le paysage, en dehors de la plage et de quelques axes bien précis. "

Source : Ghorra-Gobin, 2002, pp. 69-72.

F

LA Multiplication des centres Économiques et culturels

Des centres de moindre importance sont dans la ville ou accolées à elle : c'est le cas du centre d'affaires de la Défense à Paris. La Défense est une création des aménageurs, qui s'élève aux portes de Paris à l'intersection de trois communes (Nanterre, Puteaux et Courbevoie). Ce centre, officiellement sorti de terre en 1958, vise alors à répondre à une demande de bureaux qui s'exerce sur la capitale. Historiquement, son existence s'inscrit dans la rupture et la continuité : rupture avec les banlieues populaires dans lesquelles le site s'installe, et continuité d'un glissement des activités du cœur de la capitale vers l'ouest parisien. Le CNIT, le centre commercial "Les 4 temps" et l'Arche de la Défense contribuent à la renommée du lieu. La Défense reste fortement dominée par des flux réguliers de salariés qui, des sous-sols où sont situés le métro, le RER et les parkings, rejoignent leur lieu de travail dans les tours. Centre d'affaires, elle regroupe nombre de sièges sociaux et d'entreprises qui brassent des informations, des flux financiers, et qui sont reliés à d'autres pôles, en France et ailleurs. Elle est un centre de pouvoir, mais de pouvoir principalement économique. Ce "centre décentré" est défini par opposition au centre historique, où certaines entreprises ont maintenu leurs sièges, et à une périphérie moins prestigieuse, mais aussi moins coûteuse. C'est dans ces rapports que se définit l'identité spatiale.

Ces interactions se manifestent aussi dans l'émergence de territoires non planifiés : ceux de la bourgeoisie parisienne étudiés par Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, se sont ainsi peu à peu déplacés, sous la pression de sociétés et entreprises souhaitant bénéficier du prestige qui leur est associé (Pinçon et Pinçon-Charlot, 1992). La Défense, un projet étatique, se situe dans le prolongement de ce glissement vers l'ouest, suivant un axe historique, mis en place dès le siècle de Louis XIV.

Ces territoires liés à l'activité productive, sont parfois très mobiles. Les *start up* nées de la "nouvelle économie" ont envahi le quartier du Sentier, avant de disparaître peu à peu, les investisseurs n'ayant plus grand espoir dans ces pépinières d'entreprise. La concentration d'activités en un périmètre délimité attire des services annexes (comme les restaurants), qui participent à la création de territoires ayant une fonction culturelle forte pour des groupes spécifiques. C'est le cas des "centralités immigrées", aussi qualifiées de "centralités minoritaires" dont il a été question plus haut. Ces concentrations urbaines renferment des commerces dits ethniques, des lieux de culte ou de consommation culturelle, offrant l'image d'un quartier "homogène" qui s'oppose à la diversité des origines des commerçants, des chalandes et des modes d'occupation des

lieux. **Ces centres sont des espaces de confluence de flux, de marchandises et de groupes, qui s'intègrent dans un ensemble de réseaux reliant entre eux des lieux disjoints.** On peut considérer de plusieurs points de vue leur rôle dans la construction des territoires : Alain Tarrius les envisage ainsi comme des pôles dans des " territoires circulatoires " qui relient les commerces maghrébins du quartier de Belsunce de Marseille à un réseau qui s'étend au-delà des mers (Tarrius, 1992) ; le terme de " centralité minoritaire " traduit, au contraire, une forme de sédentarité multiculturelle qui contribue à la définition de la " ville-monde " ou ville cosmopolite (Raulin, 2000). Ces lieux de caractères très différents (La Défense, le " Triangle d'or " et les " centralités minoritaires "), aux fonctions et élaborations spécifiques, n'en constituent pas moins un mouvement général de renouveau des centres et de spécialisation fonctionnelle des espaces. Ils cristallisent les sentiments les plus contradictoires, ce qui explique l'attraction ou la répulsion dont ils font l'objet.

La présence de réseaux de transports collectifs favorise leur apparition, à la différence des " centralités périphériques " situées le long des grands axes routiers et qui nécessitent la possession d'une voiture. Au cours des années 1960, des restaurants " Courte Paille " ou encore " Buffalo Grill " sont apparus en France sur le bord des routes, c'est-à-dire sur des espaces qui, de prime abord, sont des espaces de transition. De même, le paysage des entrées de villes est désormais marqué par la présence de centres commerciaux créés sur le modèle des *malls* nord-américains. **Ces structures commerciales participent à la diffusion d'un modèle de mobilité qui emprunte nombre de ses référents aux États-Unis.**

Évolution des temps urbains selon les pays

Le développement d'un mode de vie dissociant lieux de résidence et lieux de travail, accroissant les " temps contraints ", adoptant une culture de l'automobile et de la fréquentation des centres commerciaux et de loisirs hors de la ville, s'est mise en place dès les années 1920 aux États-Unis. Ce mouvement s'est diffusé à partir des années 1930-1940 au Québec et ne s'est affirmé en Europe que dans les années 1960-1970 avant de se généraliser en France dans les dernières décennies. Il n'est pas sans avoir provoqué un affaiblissement de la valeur travail, comme le note Gilles Pronovost (*in* Pronovost et Mercure, sous la dir. de, 1989, pp. 50-51) :

" Dans leur premier *Middletown* paru en 1929, les auteurs consacrent quelques chapitres au travail dont l'un traite du travail qui a le bras long et un autre est sous forme d'interrogation : Pourquoi travailler si fort ? ; on y fait mention des longues journées [...] et des répercussions du travail de nuit, ou sur horaires dits rotatifs, sur la vie familiale et communautaire ; or, est-il noté, la période de l'avant-crise marque le début de la décentration quasi physique par rapport au lieu de travail, c'est-à-dire une distanciation de plus en plus nette, les moyens de transports aidant, entre [ce] lieu et les autres lieux d'activités (vie familiale, loisir et religion) ; une autre considération soulevée par l'équipe d'anthropologues est ce qu'on appellerait de nos jours la présence d'une signification de plus en plus instrumentale du travail, un déclin, écrit-on, de la satisfaction psychologique [qui lui est] associée.

Il n'est pas assuré que le mouvement ait été aussi hâtif au Québec ; sur la foi de nos travaux en cours, nous faisons l'hypothèse que, pendant la période de la grande industrialisation, particulièrement avant la crise, l'éthique du travail et le sentiment d'appartenance à l'entreprise ont sans doute été dominants. Les observations des Lynd pourraient ne s'appliquer qu'à partir des décennies de 1930 et 1940, sous réserve bien entendu de travaux plus poussés.

Il ne s'agit toutefois que d'un versant des transformations entre le temps de travail et le temps hors travail. L'entre-deux-guerres est aussi une période très riche sur le plan du développement de la culture de masse et des loisirs organisés. Revenant à *Middletown*, on y traite par exemple des nouveaux médias, particulièrement les journaux populaires et la radio, du cinéma, de l'importance de la voiture, du développement de la vie associative, des premières vacances, des nouveaux sports, de la construction de parcs, stades, piscines, etc. "

En France, cette évolution à l'américaine – qui a vu, dans les années 1990, la mise en place de *Disneyland Resort* à 30 km de Paris – se renforce d'une valorisation de la réduction du temps de travail, à travers les congés payés, la semaine à horaires réduits, et l'implication de l'État et des collectivités locales dans la réalisation des équipements sportifs et culturels.

Les centres urbains se caractérisent par une intégration des fonctions politiques, économiques, commerciales, qui s'oppose au caractère spécialisé des espaces d'approvisionnement en zones périphériques. Les uns sont ouverts au tout venant, mais leur accès est réservé à ceux qui disposent des moyens culturels et sociaux de leur appropriation ; les autres reposent sur une logique de clôture, mais demeurent symboliquement plus accessibles. Le centre urbain “est, au départ, le lieu à partir duquel s'exerce le pouvoir et s'unifie le groupe” (Remy et Voyé, 1981), tandis que Marc Augé (Augé, 1992) a qualifié les centres commerciaux de “non-lieux” car ne faisant l'objet d'aucune appropriation antérieure. Enfin, des chercheurs font ponctuellement référence au rôle qu'occupent les gares (ferroviaire, de métro, de RER...) dans la structuration des territoires de groupes particuliers. Les centralités de transport deviennent des centralités urbaines.

G

TRANSPORTS ET “LIEUX MOUVEMENTS”

L'intérêt des historiens pour les réseaux de transport et les gares s'est renouvelé ces dernières années, avec la publication de diverses recherches consacrées à la constitution de la banlieue. Les ouvrages d'Annie Fourcaut (Fourcaut, sous la dir. de, 1988) ou de Susanna Magri et Christian Topalov (Magri et Topalov, sous la dir. de, 1989) contiennent plusieurs contributions traitant de leur rôle dans la localisation de l'activité industrielle ou de l'habitat, des modes de vie liés aux déplacements quotidiens des ouvriers. Mais c'est surtout à l'échelle de la ville et de ses abords que ce rôle des réseaux dans la structuration de l'espace a été envisagé. Les historiens puis les sociologues (Joseph, sous la dir. de, 1999) se sont ainsi intéressés à l'insertion urbaine des gares. Historiquement, celles-ci sont assimilées à une porte de la ville, et leur architecture monumentale en est la vitrine. Elles sont une succession de clôtures (en France, ce n'est qu'en 1973 que les tickets de quai sont supprimés), qu'on s'efforce de contrôler en limitant l'intrusion d'indésirables. Peu à peu, elles s'ouvrent à l'extérieur et deviennent un “morceau de ville”. L'historien Georges Ribeill (Ribeill, 1996) observe qu'en un siècle, les gares sont devenues “un lieu public multifonctionnel, ouvert à des activités et flux sans lien avec l'activité ferroviaire proprement dite, lieu-refuge d'indésirables, offrant ainsi un contraste extrême avec l'ordre rigoureux, technique et policier qui imprégnait sa conception première”. Lieux de passage, les gares deviennent des escales, où l'on se restaure, fait des achats... Cette réflexion s'étend aux “pôles d'échanges” en général, ce qui inclut le métropolitain. Le sociologue Georges Amar (Amar, 1996) a forgé le concept de “**lieu-mouvement**”, pour désigner ce **lieu fixe destiné à toutes les mobilités**, ainsi que celui de “complexe d'échanges urbains” (CŒUR), qui illustre à la fois son caractère vital et sa dimension “hydraulique” de pompe à flux. Ces deux concepts ont été largement repris et diffusés dans les travaux

portant sur le thème. Avec le métro, le rôle des réseaux de transport dans la structuration spatiale s'étend aux sous-sols, qui sont historiquement dédiés à la circulation des fluides (eau et gaz). La circulation des flux de voyageurs sous terre décongestionne la voirie de surface et permet de répondre à un manque d'espace. Ainsi, **l'espace urbain semble être s'étirer dans deux directions opposées : l'une vers les hauteurs, atteintes avec les gratte-ciel ; l'autre, vers les sous-sols où se logent les réseaux de transports ainsi que des enclaves commerciales.**

Outre ces questions de morphologie et de flux, les recherches abordent le thème des relations qui prévalent dans ces lieux. En France, Isaac Joseph invite à renverser l'approche qui consiste à voir les rues comme un prolongement des réseaux des voies ferrées, et insiste " le caractère public de l'espace transport comme prolongement de la rue " (Joseph, 1999). Les gares sont alors un laboratoire d'étude privilégié de l'urbanité et des espaces publics. Ulf Hannerz (Hannerz, 1983) a été l'un des premiers à qualifier de " typiquement urbaines " les " relations de trafic " et à insister sur l'intérêt à leur accorder (cf. l'encadré ci-après).

La nature des relations nouées pendant le déplacement relance la question du temps de transport qui, dès les années 1970, a intéressé la sociologie du travail et alimenté la problématique du budget-temps. Les " navettes ", ou déplacements domicile-lieu professionnel, focalisent alors les esprits : à la durée de la journée de travail s'ajoute celle du déplacement. Il s'avère nécessaire d'envisager l'ensemble des pratiques et interactions lors du déplacement, quel qu'en soit le motif : le temps de transport est une forme de passage d'un domaine et d'un rôle à l'autre.

Les relations de trafic

" Les individus jouent de nombreux rôles ; nous appellerons répertoire l'ensemble des engagements situationnels finalisés qui constituent le tableau de la trajectoire existentielle d'un individu. Nous appellerons inventaire de rôles l'ensemble des engagements observables dans une unité sociale plus vaste, qu'elle soit communautaire ou qu'elle soit la société tout entière. À titre de partage grossier de l'inventaire des rôles dans la ville moderne occidentale, nous pourrions distinguer cinq domaines qui comprennent chacun une multiplicité de rôles : 1/ foyer et parenté, 2/ approvisionnement, 3/ loisirs, 4/ voisinage et 5/ trafic [...].

Les rapports de trafic, quant à eux, interviennent dans des situations d'interaction minimale et sont en quelque sorte à la limite des rapports sociaux. Ceux qui sont inscrits dans ce type de rapports peuvent même ne pas savoir qu'ils " tiennent compte les uns des autres " ; il s'agit d'interactions non convergentes ; à la limite, ce ne sont pas des rencontres au sens où Goffman les définit [...]. Un des interactants au moins ou les deux – s'ils ne sont que deux – ne cherche pas à attirer l'attention de l'autre. On maîtrise un rapport de trafic en évitant les collisions sur un trottoir ; en respectant les règles des files d'attente, en se mettant en dernière position lorsqu'on arrive dans une queue, en évitant d'écraser la personne qui précède ; en s'abstenant d'agresser les sens d'autrui en lui imposant sans nécessité des odeurs ou des bruits (quelle que soit la définition qu'on donne à ces termes) ; en évitant les croisements de regards, sauf lorsqu'ils sont momentanément nécessaires pour savoir comment anticiper des formes de contacts plus intensifs. Tout le monde se préoccupe de ce genre de choses de manière variable, du moins si l'on tient à ce que le rapport reste un rapport de trafic. Cependant, dans chacune des interactions, il y a très peu de choses à faire pour s'en sortir sans problème. Le temps nécessaire peut varier mais il est généralement bref : une fraction de seconde pour ne pas heurter quelqu'un à un croisement, quelques heures à côté d'un étranger assis à côté de soi à un concert. Et, lorsque l'interaction se termine, quel qu'ait été son objet, on ne fait pas d'hypothèses sur la possibilité de se revoir.

Des cinq domaines de rôles que nous avons repérés, il semble que deux soient particulièrement significatifs et font de la ville ce qu'elle est : l'approvisionnement et le trafic [...]. De manière générale, les premiers font qu'une collectivité urbaine importe ses ressources de l'extérieur ; les seconds les répartissent au sein de la population urbaine. "

H

Mobilités et temporalités

Trajectoires et résidences

La discontinuité spatiale observée s'accompagne d'une désynchronisation des temps sociaux. Une vision cinétique se substitue à une vision morphologique de l'espace. Pour reprendre l'expression de François Ascher (*in* Bonnet et Desjeux, sous la dir. de, 2000), la " configuration temporelle " de la ville industrielle était marquée par la régularité du temps de travail, celle de l'urbain tend vers une diversification des rythmes. Les territoires du quotidien se complexifient. Pour rendre compte de cette réalité, de nouveaux termes apparaissent. Ainsi, les " Provinciliens " résident en province tout en travaillant à Paris, ou inversement. Les " manières d'habiter " offrent une source de réflexion féconde sur ces évolutions urbaines en cours.

Les trajectoires résidentielles se doublent de mobilités au sein d'un espace élargi. La multirésidence se diffuse dans la société (Bonnin et de Villanova, sous la dir. de., 1999). Les travaux de Jean-Didier Urbain (Urbain, 2002) sur l'imaginaire associé aux espaces de loisirs et de vacances montrent que la " maison de campagne " est un " chez soi alternatif ", loin de l'effervescence des villes et des stations balnéaires ou de sports d'hiver. D'abord réservée à une élite, sa possession se démocratise, marquant un nouveau rapport à cet espace et à l'habitat. Cet ancrage territorial n'est plus " secondaire ".

Les relations qu'entretiennent la ville et la campagne sont en pleine recomposition. Que reste-t-il de l'utopie du XIX^e siècle qui voulait que les villes nouvelles soient " des villes à la campagne " ? Aujourd'hui, la majeure partie des actifs qui résident dans des zones rurales exercent un emploi non agricole. Les frontières qui séparaient le monde rural et urbain se brouillent. Les géographes de la revue *Villes en parallèle*, mais aussi des historiens et des sociologues, se sont intéressés aux formes d'habitat, pavillonnaire ou encore social, dans leurs relations aux espaces. L'intérêt des chercheurs s'est récemment déplacé vers l'étude des pratiques de l'espace à partir du lieu de résidence. **La période actuelle, en effet, est marquée par des mobilités fréquentes, sur des territoires étendus, à partir d'un ancrage résidentiel fort, voire multiple.** La mobilité quotidienne, à partir du lieu de résidence, est alors une alternative au déménagement.

2. La problématique des inégalités

Les évolutions en cours invitent à s'interroger sur le proche et le lointain, désormais définis par l'accessibilité plus que par la contiguïté. Pour Alain Bourdin (Bourdin, 2000), à côté du quartier et de la logique de contiguïté physique, apparaît le " site urbain ". Il se développe à partir d'une activité, d'un service, comme une gare ou un centre commercial ; puis il se transforme en un ensemble complexe où se multiplient des activités diversifiées et dérivées, jusqu'à un point de coalescence qui lui donne son

identité de site. Cette notion réintègre une interprétation sensible du décor urbain, où se combinent des échelles de proximité différentes, celles des piétons ou passants, celles des résidents, celles des actifs ou usagers, qui peuvent varier d'un endroit à l'autre de façon équilibrée.

La réflexion sur les inégalités porte désormais sur l'accessibilité des territoires et des infrastructures. Ces inégalités se mesurent en distance aux réseaux. Ainsi, la dissociation territoriale entre les zones d'emplois et les zones d'habitat, le *spatial mismatch*, limite l'accès des plus pauvres à l'emploi. La mise en relation des territoires n'est pas simple affaire d'infrastructures. La mobilité est une compétence sociale, ce qui explique qu'elle soit plus fréquente pour les catégories en haut de l'échelle. La mobilité résidentielle, en tant qu'indicateur de la mobilité sociale, s'ajoute aux mobilités "réversibles", à partir du lieu de résidence. Les auteurs insistent toutefois sur la difficulté à interpréter ces pratiques de manière univoque. Ainsi "une mobilité positive pour un groupe favorisé peut se transformer en précarité pour les groupes défavorisés" (Bonnet et Desjeux, sous la dir. de, 2000, p. ...). Les plus pauvres ne bénéficient pas d'un salaire attractif pour compenser les coûts de transport et la distance qui sépare leur domicile du lieu de travail.

Cette question de l'accessibilité participe au débat sur la violence urbaine. Pour Michel Wieviorka (Wieviorka, 1999), la politique tarifaire des transports collectifs assigne à résidence les plus démunis ou les contraint à se déplacer sans payer, c'est-à-dire à une forme de délinquance.

3. La désynchronisation des temps sociaux

Les territoires du quotidien s'étalent dans l'espace, mais aussi dans le temps. La désynchronisation des temps sociaux induit un allongement des heures d'activité. Le travail et l'école ne sont plus les grands régulateurs des temporalités. En Italie, en France et ailleurs, des "bureaux du temps" centralisent des informations quant aux rythmes et horaires des citadins (résidents, administrations, services urbains et commerces). La nécessité d'étaler les heures d'ouverture des services urbains s'impose, tant pour répondre à une diversification des temps travaillés qu'à une augmentation des mobilités de loisir. Jean-Paul Bailly et Édith Heurgon (Bailly et Heurgon, 2001) décrivent le cas de la ville de Saint-Denis, qui dispose de plusieurs centralités vivant chacune à des rythmes différents et drainant des flux de diverses provenances. Les séquences de la vie quotidienne des habitants (travail, loisirs, crèches, commerces) s'ajoutent à celles tenant à la présence de la basilique située en centre-ville, mais aussi au stade de France, qui draine jusqu'à 80 000 spectateurs, au marché vers lequel convergent jusqu'à 70 000 personnes le dimanche, ou encore au quartier d'activités Pleyel, qui concentre 13 000 salariés... sans compter la présence de l'université Paris VIII.

Cette diversité des rythmes participe à une théâtralité urbaine qui fait de la ville un objet d'attraction. La nuit, les territoires se déplacent et les quartiers d'affaires se vident, au profit des quartiers animés, qui sont le plus souvent situés au centre. Ces rythmes sont journaliers, hebdomadaires, ou encore annuels. Ils sont aussi liés aux cycles festifs, religieux ou non, et dont certains rappellent l'hétérogénéité de la ville. Des "bandes" de touristes, regroupées par classes d'âges, arpentent les rues des cités,

qui deviennent en elles-mêmes l'objet de visites ; d'autres les traversent de part en part en rollers, et se les approprient ainsi sur un mode ludique.

Conclusion

La question des temporalités est de plus en plus envahissante : on s'achemine vers des conceptualisations espace/temps inédites. Mais la question des définitions spatiales demeure centrale. On constate que la notion d'aire – déjà déclinée sur plusieurs modes par l'École de Chicago – est aujourd'hui réactualisée dans divers contextes. Elle intervient désormais dans le vocabulaire de l'INSEE (au détriment de la notion de zone utilisée antérieurement, par exemple : Zone de Peuplement Industriel ou Urbain) qui adopte aujourd'hui les termes d'"Aire Urbaine" pour définir un espace comprenant les flux et déplacements de sa population.

On la retrouve aussi dans des formulations originales comme celle qu'a forgée Jean Remy : le "réseau aréolaire" qualifie les formes du développement contemporain, qui s'accroît par taches reliées entre elles. Ces aréoles (ou petites aires, cf. l'anglais *area*) désignent des nœuds d'échanges et des "sites" qui sont à la fois discontinus et interconnectés, constituant une trame réticulaire dans laquelle se recompose la ville au sens classique, physique du terme. Ces deux dynamiques urbaines "entretiennent des relations régulières et réciproques. Le concept de ville trouve sa pertinence à l'intérieur de cette interférence. Les relations entre la ville visible et invisible sont modifiées par les nouveaux modes de mobilité. D'une part, il faut reconnaître que les potentialités de la ville invisible grandissent ; d'autre part, la ville visible continue à garder de la pertinence, même si elle doit subir une métamorphose" (Remy, 2002, p. 305). Cette conception apparaît satisfaisante dans la mesure où elle permet d'intégrer les profonds changements que subit l'urbain aujourd'hui, et qui semblent aboutir à sa négation, avec la permanence d'une forme d'urbanité ancienne. Celle-ci connaît une reviviscence dans les murs de la ville mais elle commence à être exportée (ou importée) de façon spécifique dans ces aréoles, à travers une configuration novatrice des espaces publics et des espaces privés, individuels et collectifs.

L'évolution de l'agglomération bruxelloise et la constitution de Louvain-la-Neuve

"Un espace polycentrique en formation"

La périphérie sud de l'agglomération bruxelloise était jadis attractive comme lieu de seconde résidence et de loisirs champêtres, le tout agrémenté par un site vallonné et boisé par endroits. Elle est ensuite devenue un espace de résidence pour les personnes travaillant dans l'agglomération bruxelloise, puis progressivement, elle s'est fonctionnellement diversifiée. Des zones d'activités s'y sont développées, un marché du travail s'est constitué sur place [...]. En outre, la zone acquiert progressivement une certaine autonomie au plan culturel. Ceci la rend attractive pour des activités de loisirs culturels, y compris vis-à-vis de populations qui habitent l'agglomération [...].

Cette autonomie crée une capacité d'autocentrage. La zone accepte de moins en moins de se laisser définir comme une périphérie. Une double identité se développe : on est encore la zone métropolitaine, mais on est déjà *autre* que l'agglomération bruxelloise.

Cette évolution ne se passe pas totalement dans le désordre spatial des zones grises évoquées. Des anciens noyaux servent de lieux de focalisation, d'autres se constituent. C'est dans ce cadre que s'est développé le site urbain de Louvain-la-Neuve. Ce site a été pensé en vue de constituer un milieu de travail où l'université jouerait un rôle moteur. Il regroupe dorénavant 10 000 emplois, dont 3 500 à l'université.

Pour que ce milieu de travail soit inséré dans une sociabilité plus urbaine, le problème s'est posé d'un peuplement diversifié. Aujourd'hui, le site regroupe 20 000 habitants dont la majorité des actifs travaillent dans le reste du Brabant wallon ou dans l'agglomération bruxelloise. Toute une vie culturelle s'est développée sur le site. Par exemple, la saison théâtrale a acquis une renommée. La majorité des spectateurs vient de l'extérieur. Un complexe de 13 salles de cinéma a ouvert en septembre 2001. En outre, une salle de 1200 places avec des zones d'exposition mettra ses opportunités à disposition des événements universitaires, culturels et scientifiques.

Louvain-la-Neuve, conçue par rapport aux flux

L'ensemble est composé à l'échelle du piéton. Les équipements et les logements se trouvent dans un rayon de 800 mètres à partir du centre. Les bâtiments s'organisent autour de rues et de places. *Le succès de ce pôle urbain est né de la mobilité.* Il dépend de sa connexion avec des flux régionaux et internationaux. La localisation du site avait été choisie de manière à se trouver à proximité à la fois d'une autoroute et d'une liaison ferroviaire reliant Bruxelles à Luxembourg. Le projet urbanistique a veillé à favoriser une bonne insertion du site dans un réseau de flux, tout en ne misant pas uniquement sur l'automobile.

Ce noyau est une entité propre qui entretient des relations avec d'autres espaces nodaux qui sont discontinus. *Cette discontinuité apparaît comme une ressource.* Louvain-la-Neuve, comme noyau urbain, fait partie d'une municipalité qui comprend elle-même un centre situé à 5 km. Depuis 25 ans, ce centre "historique" s'est également développé : salle de théâtre, galerie commerciale du douaire, restauration de la ferme adjacente pour des expositions. Un "cœur de ville" est en construction dans un espace interstitiel peu construit et situé à une proximité de l'Hôtel de ville. Cette opération permettra de relier les divers équipements par une zone fonctionnellement mixte, à caractère piéton.

Synergies d'espaces différenciés

Des extensions linéaires de ce cœur de ville sont possibles dans l'axe de la vallée de la Dyle où un certain nombre de terrains ne sont pas occupés. Cette zone potentielle de croissance est d'autant plus plausible qu'au bout de celle-ci se trouve la gare, qui jusqu'ici est relativement peu imbriquée dans un tissu urbain. Elle est néanmoins la seconde de Wallonie en importance par le nombre d'usagers. En 1999, cette gare a été mise en valeur par un nouveau bâtiment qui exprime fonctionnellement et symboliquement l'importance du lieu. Les deux entités, Louvain-la-Neuve et Ottignies-centre, ont une histoire différente. La discontinuité permet à chacune d'affirmer son image propre.

Vu cette dualité, la municipalité qui porte le titre de ville, comme entité politique, ne peut se penser à partir d'un centre unique qui développe ses périphéries. Lors de la fusion des communes, cette dualité a été signifiée dans la nouvelle dénomination : Ottignies-Louvain-la-neuve. Devenue ville universitaire, la municipalité a dû étoffer son administration pour assurer une gestion de ses problèmes internes et assumer son rôle dans la vie régionale.

À l'inverse, l'université a dû négocier avec un partenaire politique pour lequel Louvain-la-Neuve n'était qu'un enjeu parmi d'autres. Même si cela crée quelquefois des difficultés, l'effet est positif pour l'intégration de Louvain-la-Neuve à la vie régionale puisqu'il diminue le risque d'insularisation.

En outre, la dualité crée des synergies. Lors de la formation de la nouvelle province du Brabant wallon, Ottignies-Louvain-la-Neuve fut proposée comme lieu ayant vocation de devenir le pôle culturel du Brabant wallon. Sans Louvain-la-Neuve, Ottignies n'aurait pu s'imposer ; mais Louvain-la-Neuve seule n'aurait pas été agréée non plus. Cette mission trouve sa pertinence dans une volonté commune, rendue plausible par la qualité des équipements distribués dans les deux localités centres. Des opérations conjointes voient le jour, comme la biennale d'art contemporain que le centre culturel communal a mis sur pied en mai 2000 à Louvain-la-Neuve en relation avec diverses associations. La manifestation donne plus d'ampleur aux biennales antérieures dénommées " fil rouge ".

Multipolarité et discontinuité

La rencontre de la municipalité et de l'université suppose une hybridation entre deux histoires différentes. L'université, transplantée en Brabant wallon, a une histoire qui est étrangère à celle de la municipalité, situation tout à fait différente de celle de Leuven où l'histoire de la ville et celle de l'université sont fortement entremêlées depuis 575 ans. Marier les deux héritages est un défi qui contribuera à renforcer le caractère original de l'image de la commune dans un contexte de conurbation où disposer d'une forte identité locale est un atout.

Le lien ainsi construit est une base sur laquelle s'appuient les échanges avec les localités environnantes. Les fonctions de centralité de l'ensemble se renforcent tout en étant disséminées sur plusieurs noyaux. La petite ville de Wavre située à 6 km des deux autres pôles était jadis un bourg urbain pour la zone rurale environnante. Elle s'est progressivement convertie en s'adaptant à sa nouvelle clientèle. Elle est devenue un lieu de commerce qualifié, doté de nombreux restaurants. En périphérie, autant au nord qu'au sud, se sont développés des zones d'activités et un centre d'affaires. Un parc de loisirs comme Walibi s'y est implanté et exerce une attraction internationale.

Ces trois localités sont séparées par une zone boisée. Elles se présentent comme des entités discontinues ayant chacune son visage propre. Cette différence est importante pour se démarquer dans un espace d'échanges élargi. Dans le cadre d'une régulation du développement, il est important de préserver la différence et la discontinuité en valorisant une cohabitation avec une nature qui s'imbrique dans les espaces urbains. La nouvelle représentation de la ville donne un statut fort aux zones non urbanisées. Il ne faut pas les réduire à être des réserves foncières. Les zones rurales doivent être valorisées à partir d'une logique agricole, écologique et paysagère [...].

Combinatoire des échelles de la métropolisation

Entre ces noyaux urbains, les interactions s'intensifient, même s'il s'agit de municipalités distinctes. Ainsi émerge un tripôle attractif sur les localités voisines qui regroupent entre 50 000 et 75 000 habitants et s'imposent comme un pôle d'emploi et d'activités variées.

Le pouvoir politique a une zone de compétence plus réduite que la conurbation induite par la dynamique socioculturelle et socio-économique. Cette non-concordance entre la zone de compétence du pouvoir politique et la dynamique sociospatiale est un bon analyseur des dissociations d'échelles qui existent entre divers aspects de la vie collective dans le contexte contemporain. La non-concordance n'implique pas que le pouvoir municipal perde de son importance, mais il doit penser sa zone de compétence en tenant compte des flux dans lesquels elle est encadrée. ”

Source : Remy, 2002, pp. 307-310.